

Helfordonsgodkännande

Kommentarer för påbyggare och komponenttillverkare

Bakgrund

Hösten 2020 träder en ny förordning, (EU) 2018/858, ikraft. Den ersätter ramdirektivet 2007/46/EU. Förändringarna rör främst administrativa delar såsom uppföljning och övervakning av marknaden. Speciellt fokus på de laboratorier, "Technical services", som är auktoriserade att utföra certifieringsprovning.

En annan viktig skillnad är att det är en förordning och inte ett direktiv som styr helfordonsgodkännandet. Det betyder att det inte finns något utrymme för nationell anpassning som det finns för direktiv. En nation i vår närhet som tidigare utnyttjat möjligheten till nationell anpassning är Danmark. Danmark har också i stor utsträckning ny personal på myndigheten efter en utlokalisering. Vi kan därför förvänta oss en bokstavstrogen tillämpning. Det är bra att vi får en likvärdig tillämpning över hela EU. Det var också en målsättning vid revideringen ramdirektivet.

För påbyggare kan det innebära att man får frågor som kräver lite mer detaljkunskaper. I ljuset av en fråga från Z-Lyften skall jag belysa några frågeställningar.

"Underkörningsskyddet måste provas på det fordon det skall användas."

Så löd ett påstående från Danmark. Det är inte riktigt sant men det kan vara en tolkning som ligger nära till hands. Speciellt nära ligger det för underkörningsskydd som styrs av förordningen UNECE R58. Innan i går längre in i den frågeställningen skall vi titta lite på uppbyggnaden av ett helfordonsgodkännande.

Helfordonsgodkännande

Helfordonsgodkännande kallas också för typgodkännande. En typ definieras i hierarki i tre nivåer, Typ, Variant och Version. Ett godkännande är unikt för varje tillverkare. "Typ" beskrivs med ett fåtal parametrar (tillverkare, antal axlar, typ av chassi, ...). "Variant" beskrivs av några fler parametrar och i mer detalj (påbyggnad, fjädring, chassihöjd, ...). "Version" beskrivs ytterligare fler parametrar (Lastkapacitet, motoreffekt, kopplingsutrustning, lyftbara axlar, styrbara axlar, ...) Tittar vi t.ex. på kopplingsutrustning kommer varje koppling att representera en version av fordon som ingår i typgodkännandet. En koppling med D-värde 150 kN ger en version medan en koppling med D-värde 190 kN blir en annan version. Underkörningsskydd från tillverkare A ger en version och underkörningsskydd från tillverkare B blir en annan version.

Typgodkännandet skall visa att samtliga versioner uppfyller gällande krav. Gällande krav finns beskrivna i olika förordningar såsom UNECE R58 för underkörningsskydd eller UNECE R55 för kopplingar. Vilka förordningar (ibland kallade särförordningar) som skall tillämpas listas i förordningen (EU) 2018/858. Väldigt många av särförordningarna gäller komponenter. Dessa komponenter kan då certifieras i relation till relevant särförordning. I typgodkännandet dokumenteras använda komponenters kravuppfyllnad med dessa certifikat. Certifikatsnummer för alla tänkbara komponenter som kan förekomma i någon version måste finnas med i typgodkännandet för fordonet.

Montering av komponenter omfattade av (EU) 2018/858

Nu går vi tillbaka till påståendet från Danmark. Det följs upp av en kommentar att en komponent måste vara godkänd av OEM för att få monteras. Det är så även om komponenten ifråga är certifierad enligt relevant förordning säger man. Det är bara delvis sant. Som leverantör måste man

övertyga OEM att det är gynnsamt att ha min certifierade komponent med som en version i helbilsgodkännandet. Lyckas jag med det så är det naturligtvis ett godkännande från OEM. Finns min produkt med i helbilsgodkännandet kan den vanligtvis monteras i fabrik hos i OEM. För en komponenttillverkare är det alltid fördelaktigt att finnas med i helbilsgodkännandet även om den inte levereras fabriksmonterad.

När jag som påbyggare skall montera en komponent måste jag förr eller senare visa för myndigheten att de tillägg eller ändringar jag gjort på fordonet uppfyller relevanta krav och att det är i enlighet med OEM:s instruktioner.

Vet jag att den komponent jag monterar finns med som version i fordonets helbilsgodkännande då räcker det som bevis. D.v.s. det är alltid fördelaktigt att ha sina komponenter med i OEM:s helbilsgodkännanden oavsett om den fabriksmonteras eller ej.

Om komponenten inte finns med helbilsgodkännandet för den bil jag bygger på blir det lite annorlunda. Det enklaste är om OEM har en påbyggaranvisning som beskriver hur komponenter som den aktuella skall monteras är det ett tillräckligt underlag givet att komponenten har certifikat för relevanta förordningar. Skulle komponenten inte vara certifierad kan det räcka med särskilda fysiska prov som visar att kraven är uppfyllda. Detta kan gälla i samband med nationella godkännande såsom enskilt godkännande. (IVA)

Det finns ytterligare en omständighet där påståendet från Danmark kan vara rätt. OEM som t.ex. Daimler har ett förfarande som de kallar för "Freigabe". Det innebär att de går igenom tekniska underlag för en komponent och utfärdar ett intyg att det är OK att montera på ett Mercedes fordon. VolksWagen tillämpar liknande förfarande för påbyggnader på lätta lastbilar.

En kommentar specifikt om R58 och R55

Förordningen UNECE R55 ger kopplingar med D-värde under 14 kN möjlighet för provning på aktuell fordonstyp. Grundläget är dock provning i rigg. Vidare säger man att infästningen skall vara så styv som möjligt.

Kraven i UNECE R58 kan leda till att man kommer fram till påståendet som kom från Danmark. Där kan man läsa att man måste ta hänsyn till ramens styvhet. Ett sätt att göra det är att faktiskt prova på aktuell ram. Det är naturligtvis inte praktiskt men möjligt. Tillverkare som är specialiserade på att utveckla underkörningsskydd grupperar ramar och anpassar konstruktionen till den vekaste ramen i gruppen.

Använder man sig som påbyggare av certifierade komponenter från etablerade tillverkare är anpassning till chassis egenskaper liksom övriga krav väl omhändertagna.

Tolkningen från Danmark är väl teoretisk.

Sammanfattning

För leverantörer av komponenter som omfattas av någon av de förordningar som listas i (EU)2018/858 är det fördelaktigt att få med certifierade komponenter i olika OEM:s helbilsgodkännande.

För påbyggare som installerar komponenter som omfattas av de förordningar som listas i (EU)2018/858 finns olika vägar att visa för godkännande myndighet att kraven är uppfyllda.

1. Om aktuell komponent är certifierad finns tre alternativ.

- a. Försök att få information om huruvida komponenten är upptagen som version i det aktuella fordonets helbilsgodkännande. Om så är fallet är det tillräckligt.
 - b. Har aktuell OEM givit ut en påbyggarhandbok som beskriver installation av komponenter som den aktuella då följer man den.
 - c. Om inget av alternativen a. eller b. finns får man föra en direkt dialog med OEM:s påbyggarservice.
2. Om aktuell komponent inte är certifierad finns två alternativ om man med särskilda prov kan visa att relevanta krav är uppfyllda. Nationella fordonsgodkännanden såsom "Enskilt godkännande" kan i en del nationer erhållas med egna prov.
- a. Har aktuell OEM givit ut en påbyggarhandbok som beskriver installation av komponenter som den aktuella då följer man den.
 - b. Om inget av alternativet a. finns får man föra en direkt dialog med OEM:s påbyggarservice.

Skrivet av Bolennarth Svensson med anledning av en fråga från Z-Lyften.